

der efter Anlægget af Broen i Virkeligheden vil være at forrente, blive reduceret med fornævnte Beløb af 1,060,000 Kr. og 1,500,000 Kr., tilsammen 2,560,000 Kr.

Som det nedenfor nærmere oplyses, er Udgiften ved Broanlægget anslaaet til 9,580,000 Kr.; naar der i dette Beløb fradrages ovennævnte 2,560,000 Kr. fremkommer til Rest 7,020,000 Kr., til hvilket Beløbs Forrentning man ifølge det vedhæftede Bilag 2 allerede nu vil have Forskellen mellem Udgiften ved den nuværende Færgedrift 360,000 Kr. og Udgiften ved Broforbindelsens Vedligeholdelse og Drift 75,000 —

eller: 285,000 Kr.,

hvilket repræsenterer en Rente af c. 4 pCt. aarlig. Naar man endvidere tager Hensyn til, at Udgifterne til Færgedriften — ved den ellers uundgaaelige Udvidelse af Færgelærerne og Anskaffelse af en ny Færg — i Løbet af nogle faa Aar ville forøges med 55,000 Kr., kan man ved Anlægget af Broforbindelsen forvente allerede, naar denne tages i Brug, at opnaa en aarlig Besparelse af i alt 340,000 Kr., repræsenterende en Rente af henved 5 pCt. aarlig.

Det skal endvidere fremhæves, at Farvandet Masnedø—Falster er meget udsat for at lægge til i Isvintre. I Løbet af Tiaaret 1887—88 til 1896—97 har den regelmæssige Drift i 4 Vintre (1887—88, 1890—91, 1892—93 og 1896—97) været stærkt hindret af Is tilsammen i 148 Dage, hvoraf Farten enten helt har været standset eller kun har kunnet foregaa med Isbaad i 56 Dage; de øvrige 92 Dage har man kun delvis og vanskeligt kunnet komme igennem med Skib og Skruefærg. I Tiaaret 1897—98 til 1906—07 og i Vinteren 1907—08 have Vintrene været mildere, men der har dog — navnlig i Vinteren 1906—07 — været store Vanskeligheder forbundne med Gennemførelsen af Togene paa Grund af Drivis, der har hindret den regelmæssige Drift og Overførelse samt medført langvarige Forsinkelser. Disse for Trafikken højst generende Forhold ville undgaaes ved en fast Jernbanebro.

I Betragtning af de anførte Fordele ved en fast Broforbindelse er der udarbejdet Projekt med tilhørende Overslag til en fast Bro mellem Masnedø og Falster; med Hensyn til dette Projekt, hvortil 4 Planer ville blive tilstillede Rigsdagen, anføres følgende:

Farvandet mellem Masnedø og Ore-

Grunden Vedby Hage i 3 Løb, nemlig Kalvstrømmen mellem Masnedø og Kalven, Storstrømmen mellem Kalven og Vedby Hage samt Orehovedløbet mellem Vedby Hage og Falster; af disse er Storstrømmen det bredeste og dybeste. Disse Løb, der i Forening med Masnedundsund danne Forbindelsen mellem Østersøen paa den ene og Storebælt paa den anden Side, ere i det væsentlige underkastede de samme Vandbevægelser, som karakterisere vore øvrige indre Farvande.

Den højeste Vandstand skal ifølge indhentede Oplysninger have naaet 6 Fod over daglig Vande; men denne Vandstand vides kun at være indtruffen en Gang, nemlig ved Stormfloden den 13. November 1872.

Strømmens Hastighed i Farvandet kan være betydelig og formenes at kunne stige til 8 Fod i Sekundet. En saadan Strømfastighed er mere end kraftig nok til at frembringe Udsåkøring i Bunden, og saadanne forefalde utvivlsomt ogsaa i et ikke ringe Omfang, hvad der altsaa maa tages Hensyn til ved Bestemmelsen af Pillernes Funderingsdybde og Sikring.

Isgangen kan ligeledes være meget stærk og foregaa saavel Øst som Vest fra.

Som Følge af det anførte ville Bro-pillerne kunne blive udsatte for stærke Paa-virkninger fra begge Sider, og Bestemmelsen af deres Konstruktion maa da ske med fornødent Hensyn hertil.

Ved Bestemmelsen af Broforbindelsens Beliggenhed har den Betragtning været raadende, at de nuværende Færgelærerne ved Masnedø og Orehoved burde holdes paa samme Side af Brolinien, dels af Hensyn til den uforstyrrede Opretholdelse af den normale Færgedrift under Broens Anlæg, dels af Hensyn til senere i paa-kommende Tilfælde at kunne etablere en midlertidig Færgedrift. Endvidere er Gennemsejlingsaaabningen af Hensyn til Skibsfarten ansat til 44 Meter og lagt i den hvide Midtfarvandsvinkel i Bogø Fyr saa nøjagtigt som muligt i Strømretningen.

Den Linie, der synes bedst at tilfredsstille disse Betingelser, er indlagt paa Plan 1 og vedhæftede Oversigtskort (Plan 2). Som det vil fremgaa af nævnte 2 Planer, fortsætter Linien med den nuværende Masnedundsbro's Retning tværs over Masnedø og Kalvstrømmen, passerer Kalvgrunden Vest for Kalven omtrent paa det bredeste Sted, idet den gennemløber en flad Kurve med Radius 3,000 Meter og antager en lidt sydligere Retning, gaar over Storstrømmen — næsten vinkelret paa Strømretningen — samt over Vedby